COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO

Regulamento de Circulação de Trens

ESTAÇÕES COM CABINAS DE SIGNAES NA LINHA SINGELA

(M. 679)
TYP. C. P.
DEZEMBRO DE 1945

Descrição

Este material foi recebido no Centro-Oeste em meados da década de 1980, em um conjunto (xerox) reunindo:

Data	Sigla	Título
Novembro 1945	M. 676	**Regulamento interno do tráfego**. (*) ● Circulação de trens; ● Cruzamento de trens; ● Sinais; ● Acidentes e precauções. (*) Deve ser sempre denominado "**RC**".
Dezembro 1945	M. 677	**Ordens de Serviço** Referentes ao Regulamento de Circulação de Trens Expedidas até 1º de Julho de 1931
Dezembro 1945	M. 678	**Regulamento de Circulação de Trens** ● Linha dupla com bloqueio automático entre estações
Dezembro 1945	M. 679	**Regulamento de Circulação de Trens** ● Estações com cabinas de sinais na linha singela
Novembro 1951	M. 216	**Regulamento de Circulação de Trens** ● Sinalização e bloqueio automático entre Jundiaí e Campinas

M. 676 tem 100 artigos, distribuídos nos capítulos de I a VII:

I. Staff e EX;
II. Linha dupla;
III. Aparelhos elétricos de staff;
IV. Trens com estações fechadas;
V. Cruzamentos de trens;
VI. Sinais;
VII. Acidentes e precauções.

As Ordens de Serviço emitidas até 1931, — reunidas em **M. 677**, — referem-se a mais alguns artigos e capítulos que extrapolam aquele conjunto inicial.

M. 678 contém o **Capítulo IX**, com os artigos 129 a 140.

M. 679 contém o **Capítulo VIII**, com os artigos 101 a 128.

M. 216 contém o **Capítulo X** do "**RC**", com os artigos 141 a 170 — e anula os artigos 38; 39; e 129 a 140.

Flavio R. Cavalcanti
http://vfco.com.br/
13 de janeiro de 2015

Regulamento de circulação de trens

CAPITULO VIII

ESTAÇÕES COM CABINAS DE SIGNAES NA LINHA SINGELA

Artº. 101 — As estações são providas de signaes fixos de distancia, de chegada, partida e signaes anões. O signal fechado é indicação de perigo, aberto, de linha livre.

Especies de signaes.

Artº. 102 — Nenhum trem deve passar por qualquer signal fechado, excepto o signal de distancia que póde ser passado fechado, porém, com velocidade reduzida, prompto para parar no proximo signal, se preciso fôr.

Signal fechado — parar, excepto o de distancia.

Artº. 103 — O signal fixo de distancia é constituido por mastro com braço com ponta recortada em cauda de peixe. O signal está fechado quando o braço está em posição horizontal ou tem luz alaranjada á noite. O signal está aberto quando o braço está inclinado de 45º. para baixo ou tem luz verde á noite.

Signal fixo de distancia.

Artº. 104 — O signal fixo de chegada é constituido por mastro com braços de ponta recta. O braço superior dá indicação para a linha principal e o inferior para os desvios. O signal está fechado quando o braço está em posição horizontal ou tem luz vermelha á noite O signal está aberto quando o braço está inclinado de 45º. para baixo ou tem luz verde á noite.

Signal fixo de chegada.

Quando ha bifurcação o signal de entrada é constituido por dois mastros, um para cada linha.

Signal fixo de partida.

Artº. 105 — O signal fixo de partida é constituido por mastro com braço de ponta recta. O signal está fechado quando o braço está em posição horizontal ou tem luz vermelha á noite. O signal está aberto quando o braço está inclinado de 45º. para baixo ou tem luz verde á noite.

Signal anão.

Artº. 106 — O signal anão é constituido por supporte e braço de tamanho reduzido. O signal está fechado quando o braço está em posição horizontal ou tem luz vermelha á noite. O signal está aberto quando o braço está inclinado de 45º. para baixo ou tem luz verde á noite.

Signal de distancia. — Suas indicações.

Artº. 107 — O primeiro signal encontrado ao aproximar-se da estação é o signal de distancia que indica:

a) fechado que o trem deve aproximar-se com cuidado prompto para parar no proximo signal ou proseguir de acôrdo com a sua indicação. — Vide O. S. 1-97 annexa após á pagina 7.

b) aberto que o signal de chegada está aberto para a linha principal e tambem está aberto o signal de partida. — Vide O. S. 1-105 annexa após á pagina 7.

Signal de chegada. — Seus effeitos.

Artº. 108 — O signal de chegada estando fechado o trem deve parar. Tendo a indicação superior aberta o trem tem entrada para a linha principal. Tendo a indicação inferior aberta o trem tem entrada para o desvio.

a) Quando ha bifurcação o mastro de signal da esquerda dá indicação para a linha da esquerda, e o da direita para a linha da direita.

Signal de sahida. — Indicações.

Artº. 109 — Os trens da linha principal só pódem partir ou passar o signal de sahida quando esse estiver aberto.

Signaes anões—Effeitos.

Artº. 110 — Os trens só pódem passar os signaes anões para sahir dos desvios quando elles estiverem abertos.

Signal fechado.

Artº. 111 — Nenhum trem deve passar por qualquer signal fechado, com excepção do signal de distancia que póde ser passado fechado, mas prompto para parar no proximo signal.

Artº. 112 — Os signaes de chegada só devem ser abertos para os trens esperados. As manobras normalmente não attingirão esses signaes e mesmo quando o fizerem elles não serão abertos para ellas recuarem, visto que a parte principal do trem está dentro do signal.

Signal de chegada para trens esperados, não para manobra. — Manobra com «staff».

a) Os trens em manobras só poderão ultrapassar o signal de chegada estando munidos de «staff».

Artº. 113 — Os trens serão recebidos na linha principal na seguinte ordem: primeiro, passageiros, de qualquer especie; segundo, cargas. Havendo cruzamento de trens da mesma classe, o que vem do interior tem preferencia para a linha principal, salvo o caso em que sendo os dois de passageiros, o do interior é de passagem e só existe plataforma na linha principal.

Trens na linha principal — Ordem em que devem ser recebidos.

Artº. 114 — O cabineiro quando entrar em serviço deve verificar que as agulhas, signaes e todos os apparelhos estão trabalhando perfeitamente, prestando a maior attenção a que a ponta das agulhas junte-se com firmeza aos trilhos, em ambas as posições da alavanca. Qualquer defeito ou irregularidade que notar deverá sem demora ser levada ao conhecimento do chefe da estação que por sua vez immediatamente communicará ao Inspector de Signaes.

Exames das agulhas, signaes e todos os apparelhos pelo cabineiro.

Artº. 115 — Dando-se qualquer defeito nos apparelhos, permittindo entretanto a passagem dos trens, esses devem ser parados no signal e depois, com ordem do cabineiro, passar com cuidado no ponto damnificado ou defeituoso. — Vide O. S. 1 ns. 67 e 92 annexas após á pagina 7.

Parada dos trens dando-se qualquer defeito nos apparelhos.

Artº. 116 — Os cabineiros devem se certificar que os braços dos signaes trabalham em ordem e dão as indicações de acôrdo com o movimento da alavanca. Deve haver todo o cuidado quando o signal é collocado em perigo. Não é sufficiente mover a alavanca, é preciso observar se o braço do signal tomou a posição horizontal que indica perigo. Quando o mastro está fóra da vista do cabineiro e o movimento do braço é indicado pelo repetidor deve depois de movida a alavanca verificar

Os cabineiros devem certificar-se si as indicações estão de acôrdo com o movimento das alavancas — Ajustar os fios dos signaes.

se a indicação está de acôrdo com o movimento feito. Deve tomar todo cuidado para ajustar, por meio dos apparelhos existentes na cabina, os fios dos signaes, de modo a compensar a expansão ou contracção causada pela variação de temperatura.

Obstrucção ou impecilho. — Signal em perigo.

Artº. 117 — Havendo qualquer impecilho ou obstrucção na linha a vista ou do conhecimento do cabineiro, este deve collocar ou conservar os signaes em perigo até que a linha fique inteiramente desimpedida.

Mover as alavancas com cuidado.

Artº. 118 — As alavancas das cabinas devem ser movidas com todo cuidado e até que a trava caia na casa que lhe cabe.

Alavancas não usadas frequentemente.

Artº. 119 — As alavancas que movem as chaves e signaes não usadas frequentemente devem ser movidas, ao menos uma vez por dia, para se verificar se trabalham convenientemente.

Fechar os signaes após a passagem do trem. — Limpesa e lubrificação.

Artº. 120 — Os signaes immediatamente depois da passagem do trem a que deram indicação devem ser fechados. Todos os apparelhos de signaes devem ser conservados perfeitamente limpos e convenientemente lubrificados. — Vide O. S. 1-63 annexa após á pagina 7.

Limpeza dos vidros e lampadas de signaes.

Artº. 121 — Os vidros e lampadas de signaes devem estar sempre limpos e convenientemente cuidados.

Bandeiras e lampeões de signal nas cabinas.

Artº. 122 — As cabinas terão jogo completo de bandeiras e lampeão de signal para qualquer indicação que se torne preciso fazer.

Apitos das locomotivas em manobra.

Artº. 123 — Quando em manobra, as locomotivas darão um apito curto para avançar ou recuar e dois apitos curtos sempre que tenham deixado livre a chave para a cabina manobrar.

Os guardas trens prestarão attenção aos signaes.

Artº. 124 — Os guardas trens devem verificar se os machinistas respeitam as indicações dos signaes, fazendo parar o trem quando o signal fôr desobedecido.

Artº. 125 — Qualquer signal fixo sem o respectivo braço, ou esse fóra das posições normaes ou com luz branca será considerado signal fechado.

Signal fixo sem braço, com luz branca, etc. — Considerado fechado.

Artº. 126 — Qualquer signal que não estiver em serviço terá sobre os braços duas peças de madeiras pregadas em fórma de cruz. — Vide O. S. 1-109 annexa após á pagina 7.

Signal pregado em fórma de cruz. - Fóra do serviço.

Artº 127 — A entrada nas cabinas é inteiramente prohibida ás pessoas extranhas ao seu serviço.

Entrada na cabina.

Artº. 128 — Sempre que o cabineiro tiver que sahir da cabina, todos os signaes devem ficar fechados levando elle a chave da porta da cabina. — Vide O. S. 1-74 annexa após á pagina 7.

Sahida do cabineiro. — Fechar os signaes. — Chave da cabina.

VIII

O. S. 1 — Nas estações de cabina, quando tiver de ser recebido um trem no desvio provido de chave, manejada junto a agulha, o cabineiro só deve arrear os signaes depois que o portador encarregado de manejar a respectiva chave lhe tiver feito signal verde, com bandeira durante o dia e com luz á noite.

Nº. 59
Estações de cabina — receber trens em desvios de chave manejada junto a agulha.

O portador deve conservar o signal verde até a entrada completa do trem no desvio.

O. S. 1 — Nas estações providas de cabina o signal de partida só deve ser arreado para os trens partirem quando o trecho seguinte estiver desimpedido. Assím, aos trens de passagens, quando não houver E. X. será parado pelo signal de partida sem necessidade das prescripções da letra b do artigo 66 do R. C.

Nº. 60
Estações de cabina — Signal de partida quando o trecho estiver livre, com E. X. etc.

O. S. 1 — O artigo 120 do R. C. dispõe:

Nº. 63
Signaes.

> Os signaes immediatamente depois da passagem do trem a que deram indicação devem ser fechados.

É necessario observar com toda attenção esse artigo só fechando os signaes depois da ***passagem do trem.***

Assim um signal aberto para a passagem de um trem só deve ser fechado quando a cauda do trem, ultimo vehiculo, tiver passado por elle.

A não observação dessa disposição póde dar lugar a se quebrar qualquer peça dos apparelhos de signal, pelo manejo de alavancas indevido, por elle destravado, sendo o responsavel severamente punido.

O. S. 1 — Nas estações providas de cabinas, nas chaves não munidas de signaes, os movimentos de manobras só devem ser executados depois que o cabineiro fizer signal de ter movido as alavancas convenientemente.

Nº. 66
Manobra nas chaves das estações providas de cabinas.

Esse signal será feito pelo cabineiro agitando bandeira verde durante o dia e luz verde á noite, da cabina.

VIII

O. S. 1 — Fomos informados que não funccionando o signal de uma estação, provida de cabina, o respectivo Chefe fe-lo arrear, puchando pelo fio.

Nº. 67
Defeito nos apparelhos de signaes — não é permittido fazer funccionar a não ser por meio da alavanca.

Essa pratica não póde ser admittida e será severamente punido quem tentar arrear signal das cabinas sem ser por meio da respectiva alavanca.

No caso acima deve se applicar o artigo 115, isto é, ordem do cabineiro para o trem passar com o signal suspenso, ordem dada por escripto ou pessoalmente o cabineiro ir ao ponto defeituoso.

O. S. 1 — Nas estações providas de cabina, quando não houver portador disponivel, as manobras devem ser feitas pelo pessoal de trem, de accordo com determinação do chefe ou quem suas vezes fizer.

Nº. 73
Estações com cabina — manobra feita pelo pessoal dos trens.

Nessas estações, no caso de ser preciso receber qualquer trem no desvio provido de chave, como determina a O. S. 1 nº. 59, o chefe ou quem suas vezes fizer, determinará um dos empregados de trem para guarnecer a chave desde que não tenha portador ou seja o mesmo preciso para outros afazeres.

O. S. 1 — Sempre que o cabineiro tiver de sahir da cabina, além dos signaes fechados, como determina o artigo 128 do R. C. deve deixar todas as alavancas em posição normal. Durante o movimento de trens, o cabineiro sobre qualquer pretexto, não pode se afastar da cabina, nem della se retirar para qualquer serviço.

Nº. 74
O cabineiro não deve retirar-se da cabina durante o movimento de trens.

O cabineiro não pode ser occupado em outros serviços além dos da cabina e manutenção dos seus apparelhos.

O. S. 1 — Nas estações providas de cabina as alavancas das chaves da linha principal devem ser trazidas a posição normal immediatamente depois da entrada ou sahida do trem do desvio, para que algum vehiculo em manobra, por qualquer descuido não vá ter áquella linha, podendo embaraçar a circulação ou mesmo sahir dos limites da

Nº 75
Recollocar alavanca depois da passagem de um trem do desvio

estação offerecendo perigo caso tenha algum trem correndo no trecho por elle occupado, parado ou movendo-se.

O. S. 1 — Nas estações providas de cabina de interlock, na linha singela, foram collocadas três barras de protecção na linha principal. Quando estiver um vehiculo, ou mesmo uma roda de um vehiculo, sobre qualquer uma das barras, ficam travados os signaes de entrada para a linha principal. Sempre que um trem estiver na linha principal deve ficar com um vehiculo sobre qualquer uma das barras de protecção, o que garante a impossibilidade material de serem abertos os signaes da linha principal, ficando assim cobertos pelos respectivos signaes contra a entrada indevida de qualquer outro trem.

Nº. 77 Barras de protecção na linha principal, nas estações providas de cabina de interlock.

Da mesma forma qualquer vehiculo ou grupo de vehiculos que fôr deixado na linha principal deve ter pelo menos uma roda sobre uma das barras de protecção.

O. S. 1 — Sempre que houver necessidade de applicar a chave de emergencia, rompendo-se assim o sello collocado pelo D. T. S. o chefe communicará o facto por telegramma ao D. T. S. para mandar collocar novo sello.

Nº. 78 Chave de emergencia no trecho de interlock.

O sello rompido deve ser enviado ao Movimento com a communicação sobre o facto que deu lugar a necessidade da applicação de emergencia.

O. S. 1 — Sempre que qualquer trem, machina ou automovel passe um signal que não esteja arreado, mesmo que não traga mal ao serviço, o cabineiro deve communicar o facto, com os detalhes precisos, ao chefe da estação, que por sua vez o fará ao Movimento por carta.

Nº. 84 Passar signal não arreado — communicação.

Serão severamente punidos os cabineiros que observando esse facto não fizerem as devidas communicações, bem assim os chefes de estação que não exercerem a fiscalisação precisa.

O. S. 1 — Quando em manobra solta sobre um travessão, os machinistas só devem dar o signal de chave livre, depois que não só a locomotiva tenha passado a chave sobre que manobra, como os vagões soltos tenham tambem passado a chave da outra extremidade do travessão.

Nº. 86 Dois apitos de chave livre.

O. S. 1 — Nas estações providas de cabinas, durante o dia, com os trens muito longos, não é possivel, em geral, ao machinista verificar a posição do signal anão para recuar.

Nesse caso, o guarda trem, depois de ter verificado que o signal anão foi arreado, dará ordem ao machinista com bandeira verde, para recuar, recolhendo o trem ao desvio de encosto, na linha dupla.

Nº. 89
Estações de cabina — recuo de trens longos com signal do guarda

O. S. 1 — Sempre que um signal não funccione por qualquer defeito, o cabineiro, depois de examinar si as chaves estão perfeitas e o trem póde passar com segurança, autorisará ao machinista no impresso nº. T. 8 para passar com o signal suspenso.

Fica assim entendido que o machinista tendo parado no signal só poderá transpol-o, de acôrdo com o artigo 115 do R. C. quando tiver recebido o impresso nº. T. 8, de côr verde, devidamente preenchido autorisando-o a assim fazer.

Essas autorisações serão annexadas ao seu relatorio.

Os cabineiros na parte diaria ao D. T. S. darão o numero de ordem das autorisações, o signal e o trem para os quaes foram usados.

Nº. 92
Recebimento de trens havendo defeito nos apparelhos nas estações providas de interlock.

O. S. 1 — Sempre que por qualquer defeito na apparelhagem electrica das cabinas fôr necessario retirar provisoriamente do serviço ferrolhos electricos o empregado do D. T. S. deve desligar os signaes de distancia de modo ao machinista obedecendo ao artigo 107, alinea a), do R. C. approximar-se com cuidado na linha principal.

Os signaes de distancia só terão seu funccionamento restabelecido quando reparado o defeito dos ferrolhos.

O empregado do D. T. S. quando tomar as providencias acima indicadas dará prompto conhecimento á estação e ao cabineiro.

Nº. 97
Defeito na apparelhagem electrica das cabinas.

O. S. 1 — O item b) do artigo 107 do Capitulo VIII do Regulamento de Circulação de Trens — Estações com cabinas de signal na linha singela — fica, a partir desta data, substituido pelo que se segue:

Nº. 105
Signaes de distancia — suas indicações.

b) aberto, nas estações providas de um só signal de distancia, que o signal de chegada está aberto para a linha principal e tambem todos outros dessa linha inclusive o de partida.

c) aberto, nas estações providas de mais de um signal de distancia que todos os signaes da linha principal acham-se abertos até o proximo signal de distancia.

Nº. 109 Collocação de X retirando signaes de interlock de serviço.

O. S. 1 — A collocação de X, retirando os signaes de interlock de serviço para qualquer reparação na via permanente, obedecerá as seguintes instrucções:

1º. — Quando por qualquer motivo as chaves das estações de interlock, controladas pelos signaes, tiverem que ficar desligadas, por periodo não inferior a 24 horas, poderão os signaes ser retirados do serviço, pela collocação de X (artigo 126 do R. C.);

2º. — No aviso de trens, com antecedencia não inferior a 18 horas, deve constar a hora em que os signaes serão collocados fóra de serviço;

3º. — O Engenheiro do Telegrapho e Signaes deve ser avisado com antecedencia, superior a 24 horas, pelo Superintendente da Divisão, da necessidade de desligar as chaves dos signaes que as controlam;

4º. — A collocação do X nos signaes fóra de serviço, será feita pelo pessoal do D. T. S. depois de tel-os desligados na cabina;

5º. — Antes de desligar qualquer signal para collocação de X deve ser desligado na cabina o signal de distancia que peça sua inversão para ser arreado;

6º. — O trecho governado pelos signaes retirados de serviço por X deve ser transposto com cuidado e marcha inferior a 30 kilometros por hora;

7º. — Uma vez terminado o serviço e verificado o funccionamento normal dos signaes serão os X retirados pelo pessoal do D. T. S.